

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 18/10/2016	Proposição:
Medida Provisória nº 748, de 2016	
Autor	Partido/UF
Deputado JULIO LOPES	PP/RJ

<input type="checkbox"/> Supressiva	<input type="checkbox"/> Substitutiva	<input type="checkbox"/> Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	<input type="checkbox"/> Substitutivo Global
Página:	Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:

TEXTO

Art. 1º Acrescente-se, onde couber, seguintes dispositivos ao texto da Medida Provisória nº 748, 2016:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

c) misto, de carga e passageiros;

§ 3º

VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

CD/16179.02086-24

X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana;

XII – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes. (NR)

IV – acrescenta os seguintes §§ 4º e 5º ao art. 8º:

Art. 8º

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 5º Deverá ser realizada, pelo órgão competente, a revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos a conjuntos de usuários nos serviços de transporte público coletivo, com a definição de fonte de custeio na forma de recursos orçamentários, para adequar a obrigação expressa no § 4º

deste artigo. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º e o acréscimo do seguinte § 13:

Art. 9º

.....

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

.....

§ 13 O poder público incentivará a utilização de créditos tarifários eletrônicos nos serviços de transporte público coletivo, com vistas à modernização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e melhoria das condições de segurança do serviço. (NR)

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

.....

V – ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:

CD/16179.02086-24

IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

VIII – altera o inciso I do art. 16:

Art. 16.

I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo dos incisos IV e V e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios;

V – observados os parâmetros estabelecidos pela legislação nacional, executar, diretamente ou por meio de serviços autorizados, a inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança

interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V e do parágrafo único:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....
V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes.

Parágrafo único – Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão, a seu critério, implantar programas próprios de inspeção veicular, conforme o inciso V do art. 17 desta Lei. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do seguinte inciso VI:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....
XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....
§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – plano de desenvolvimento urbano integrado existente

CD/16179.02086-24

ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana terão o prazo ampliado, para elaborá-lo.

Art. 3º Os preceitos dispostos no § 5º do art. 8º, nos §§ 3º e 4º do art. 24 e nos incisos I e II da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, deverão ser aplicados em até cinco anos, contados da data de vigência desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

CD/16179.02086-24

JUSTIFICAÇÃO

É extremamente oportuno e necessária a realização de ajustes e complementações relevantes na Lei nº 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana), razão pela qual, oportunamente, apresenta-se a presente emenda com intuito de aprimorar a medida.

Nesse sentido, inclui-se o conceito de transporte misto conforme previsto na alínea 'c' do inciso I do § 2º do art. 3º, que trata da classificação do transporte urbano quanto ao objeto, considerando a realidade peculiar deste país continental, no qual se verifica o deslocamento conjunto de pessoas e bens no mesmo veículo.

Pretende-se assim inserir a referência expressa a calçadas e passagens de pedestres, elementos importantes da infraestrutura urbana, os quais tendem a ser negligenciados nas ações governamentais.

Salienta-se ainda que pesquisa feita pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) revelou que, de 25,1 bilhões de viagens feitas em 2012 em transporte não motorizado, cerca de 22,8 referiam-se ao deslocamento a pé, pelo que foram incorporadas ao inciso II do § 3º do art. 3º calçadas e passagens de pedestres no rol da infraestrutura urbana, em conjunto com os estacionamentos.

Para enfatizar a valorização do pedestrianismo, desvinculando-o do estacionamento, que está associado com o transporte motorizado, propõe-se transpor os tipos acrescidos a um dispositivo próprio, o inciso VIII.

A proposta visa ainda acrescer aos princípios de mobilidade urbana a concepção a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade, afastando o enfoque setorizado, que dificulta o avanço real da perspectiva do transporte urbano para o novo paradigma da mobilidade urbana.

Como as dificuldades e lacunas na mobilidade urbana apenas podem vir a ser solucionadas com a participação coordenada de União, Estados, Distrito Federal e Municípios, inclui-se nos princípios da Política de Mobilidade a cooperação federativa.

Propõe inserir a integração e gestão compartilhada entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas, de maneira que torna coerente com a realidade brasileira, porquanto mais da metade da população reside em metrópoles.

Visa também reforçar a inter-relação da mobilidade com o planejamento do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, bem como acrescer a exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana e a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes.

Tem também por objetivo a execução, direta ou por meio de serviços autorizados, da inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes e reforçando previsão constante na legislação nacional sobre trânsito e sobre controle da poluição por veículos automotores.

Sendo assim, pelas razões apontadas demonstra-se adequada o acatamento da presente emenda, pelo que se espera a aprovação desta pelos ilustre pares.

ASSINATURA

Brasília, de outubro de 2016.



CD/16179.02086-24